

令和 8 年度「東京都環境影響評価審議会」第二部会（第 1 回）議事録

■日時 令和 8 年 5 月 2 0 日（水） 午後 3 時 3 0 分～午後 6 時 0 0 分

■場所 対面及びオンラインの併用

■出席委員

片谷会長、宗方部会長、愛知委員、尾崎委員、羽染委員、廣江委員、水本委員、森川委員、渡邊委員

■議事内容

環境影響評価書案に係る質疑及び審議

（１）東日本旅客鉄道南武線（谷保駅～立川駅間）連続立体交差事業【１回目】

⇒ 選定した項目【騒音・振動】【日影】【電波障害】【景観】【史跡・文化財】【自然との触れ合い活動の場】及び【廃棄物】について、質疑及び審議を行った。

（２）国立都市計画道路 3・3・15 号中新田立川線（国立市谷保～富士見台四丁目間）建設事業【１回目】

⇒ 選定した項目【大気汚染】【騒音・振動】【水質汚濁】【生物・生態系】【景観】【自然との触れ合い活動の場】及び【廃棄物】について、質疑及び審議を行った。

令和 8 年度
東京都環境影響評価審議会
第二部会（第 1 回）
速 記 録

令 和 8 年 5 月 2 0 日
対面及びオンラインの併用

午後 3 時30分開会

○西原アセスメント担当課長 それでは、定刻になりました。本日は東京都環境評価審議会第二部会に御出席いただきありがとうございます。本日の進行は、アセスメント担当課長の西原が務めます。よろしくお願いいたします。

それでは、本日の委員の出席状況について、事務局から御報告申し上げます。現在、委員 12 名のうち 8 名¹の御出席をいただいております、定足数を満たしております。

また、本日は傍聴の申し出がございます。

それでは、部会長、よろしくお願いいたします。

○宗方第二部会長 では、議事に入ります前に、傍聴人を入室させてください。なお、本会議の傍聴はウェブ上での傍聴のみとなっております。

(傍聴人入室)

○西原アセスメント担当課長 傍聴人の方が入室されました。

傍聴人の皆様にお知らせいたします。本日の審議会の資料については、適宜画面に投影するほか、環境局のホームページに掲載しておりますので、必要に応じて御覧ください。

では、部会長、よろしくお願いいたします。

○宗方第二部会長 それでは、ただいまから令和 8 年度東京都環境影響評価審議会第 1 回第二部会を開催いたします。

本日の会議は、次第にありますように、東日本旅客鉄道南武線（谷保駅～立川駅間）連続立体交差事業」環境影響評価書案に係る質疑及び審議（1 回目）及び「国立都市計画道路 3・3・15 号中新田立川線（国立市谷保～富士見台四丁目間）建設事業」環境影響評価書案に係る質疑及び審議（1 回目）となります。

それでは、次第 1 の「東日本旅客鉄道南武線（谷保駅～立川駅間）」連続立体交差事業」環境影響評価書案に係る質疑及び審議を行います。

まず、事業者の方に御出席いただきます。事業者の方に入室していただけてください。

(事業者入室)

○宗方第二部会長 事業者の皆様、準備はよろしいでしょうか。御発言の際は、前方のマイクの右のスイッチを押していただき、赤いランプが手元に点灯した後に、マイクを口元に近づけてから御発言ください。御協力をよろしくお願いいたします。

では、審議の進め方について御説明いたします。

¹ 途中 1 名が出席し 9 名となった

審議は、今回を含めて計3回とする予定です。2回目に審議結果をまとめて、3回目は総括審議となります。

また、事業者の方の御出席は、今回を含めて2回を予定しています。

次に、本日の進め方ですが、まず、事務局より評価書案に対して寄せられた都民や市長の意見を紹介していただきます。その後、事業者から評価書案の内容について説明を受けた上で、質疑を行います。

それでは、まず、事務局から資料の説明をお願いいたします。

○西原アセスメント担当課長 では、3ページの資料1を御覧ください。

本事業に関しましては、評価書案の縦覧を令和7年10月7日から令和7年11月5日まで、都民等からの意見の募集を11月20日まで実施いたしました。同じ時期に関係市長への意見照会もしております。

資料1は、この間提出された意見をまとめたものとなります。

それでは、各意見について御紹介いたします。

意見書のほうの件数ですが、都民からの意見書は7件ございました。関係市長からの意見は、国立市長、立川市長の2件あり、合計9件の意見がございました。

まず、都民からの主な意見でございます。

騒音・振動について、吸音性防音壁の高さが1.5mのため、高層階の騒音対策として不十分である。地域で最も騒音で悩ましい箇所は、矢川駅から西、市境までの線路がカーブしている箇所であり、このような場所での調査を行い、対策を立てていただきたい、などの意見がございました。

景観について、鉄道施設の様相が立体化によって大きく変容するので、「景観は変化する」と記述するのが正確であり、正しく記述すべきである。

立川崖線緑地保全地域の景観が大きく変更しているモニタージュを掲載しておきながら、「眺望に著しい変化はない」と予測するのはなぜか。

高架化した駅舎について既存のものと違いが余りないので、市民公募を行うなど、市民の意見を反映した駅舎デザインとすること、などの意見がございました。

生物・生態系について、沿線近くに矢川緑地等が点在しているのに、生物・生態系が除外されたのはどのような理由か、との意見がございました。

地形・地質、水循環、生物・生態系について環境影響評価項目から除外され、事前の調査検証や事後の検証が行われないことは、大きな判断の誤りと考える。

地形・地質、水循環、生物・生態系を項目に加え、直ちに追加調査・検討することを要望する、との意見がございました。

水循環について、湧水の現状把握、工事中の定期観測、事業終了後の調査・検証により、影響がなかったと判断されるべきである。

また、調査・検討によって何らかの変化が予測されるならば、詳細設計を始める前に適切な方法を検討して対応すべきである、との意見がございました。

地形・地質、水循環について、環境影響評価で地形・地質、水循環を取り上げなかったのはなぜか。複雑な地形であることから、設計・工法を示し、住民が納得できる環境影響評価を行うことを強く求める、との意見がございました。

その他について、JRの負担が大きくなっても、JRのための高架化であれば負担すべきと考えるので、なるべく仮線の面積を少なくした施工方法とすること、との意見がございました。

続いて、関係市長からの意見を要約して御説明いたします。

国立市長からは、地形・地質、水循環、生物・生態系として、湧水の集水域において掘削工事が行われることによる地下水流動の変化等を再評価するとともに、継続的なモニタリング体制の構築も含めて検討されたい、との御意見がございました。

騒音・振動として、騒音対策について万全を期した実施を検討されたい。

ルートを限定して工事車両を運用するとともに、通学時間帯における走行制限も検討されたい、との意見がございました。

景観として、フォトモンタージュにおいて改善の余地があると考えられることから、検討されたい、高架構造物について地域景観の配慮について検討されたい、駅舎デザインについては、市民への情報提供及び要望を十分に考慮し、可能な限り事業への反映を検討されたい、との意見がございました。

生物・生態系として、国立富士見台第三団地のヒマラヤスギ等について、地域住民との意見交換を誠意を持って対応されたい、また、当該樹木への影響が極力ない形で事業実施することを検討されたい、との意見がございました。

その他として、市長意見の取りまとめに当たり意見募集をしたところ、住民より意見の提出があり、その内容について市長意見に含めているので、誠意を持って対応し、可能な限り本事業に反映するよう努められたい、残る懸案事項のほか、これまで協議してきた各種事項を含め、市と事業者間で課題解決に向けた協議の場の設置について検討されたい、との御意見がございました。

立川市長からは、事業全般として、工事期間中や工事完了後において市や住民に対して丁寧な情報提供を行うとともに、分かりやすい表現で周知を図られたい、住民の意見・要望に誠意を持って対応し、可能な限り、環境保全のための措置に反映するよう努められたい、新たな要因が確認された場合には調査を実施し、必要な措置を講じられたい、との意見がございました。

騒音・振動として、レールの継ぎ目など特に騒音・振動の発生が顕著となる箇所においては、より

効果的な対策を具体的に講じられたい、仮線区間の路盤改良や道床の整備を行い、さらなる振動の低減を図られたい、沿線に中学校があり、良好な教育環境を確保する観点からも、環境保全措置を徹底されたい、供用後についてアフターケアの視点からの対応を求める、との意見がございました。

水循環として、事業区間が湧水涵養域内に存在するため、改めて水循環を選定した上で地下水や湧水への影響等について予測評価を実施されたい、との意見がございました。

電波障害として、電波障害が予測される住民に対し、あらかじめ周知を実施されたい、との意見がございました。

景観として、高架橋や駅舎等の色彩やデザイン等に関して、周辺環境に調和するよう配慮されたい、予測において、近景のほか遠景の変化も予測し、防音壁等の設置状況も考慮されたい、との意見がございました。

説明は以上となります。

各意見に対する事業者の見解書については、4月24日に公示、5月13日まで縦覧されており、事業者の見解が示されております。詳細は見解書を御覧いただければと思います。

よろしくお願いいたします。

○宗方第二部会長 ありがとうございます。

ただいまの説明の内容につきまして、御質問がございましたらお願いいたします。

なお、事業内容や評価書案の内容に関する質問については、このあとの事業者の説明のあとにお願いいたします。

会場でも、ウェブでも、特に挙手はないようですね。

では、特に御質問がないようですので、それでは次に、事業者からの各選定項目の予測評価について説明をお願いいたします。

なお、ウェブによるオンライン会議でもありますので、説明される事業者の方は冒頭で自己紹介をしていただき、併せて、ほかの出席者についても御紹介をお願いします。その上で御説明をお願いします。

○事業者 それでは、東日本旅客鉄道南武線（谷保駅～立川駅間）連続立体交差事業の環境影響評価書案について御説明をいたします。

東京都建設局道路建設部鉄道立体担当課長と申します。よろしくお願いいたします。

本日は、私のほかに、東京都建設局道路建設部計画課から3名、東京都都市整備局都市基盤部交通企画課から4名、東日本旅客鉄道株式会社から4名、調査を実施いたしましたパシフィックコンサルタンツ株式会社から2名出席しております。併せてよろしくお願いいたします。

それでは、お手元の環境影響評価書案をお取りください。

初めに、対象事業の内容について御説明をいたします。

1 ページ目を御覧ください。

本事業は、東日本旅客鉄道南武線の谷保駅から立川駅までの約 3.7km を高架方式にて連続立体交差化するものです。これにより 19 か所の踏切を解消し、踏切での交通渋滞や地域分断の解消を図ります。

事業期間は、約 13 年を予定しています。

続きまして、本事業の環境影響評価の項目について御説明をいたします。

49 ページを御覧ください。

選定しました項目は、騒音・振動、日影、電波障害、景観、史跡・文化財、自然との触れ合い活動の場、廃棄物の 7 項目です。

続きまして、環境に及ぼす影響の評価の結論について御説明をいたします。

2 ページを御覧ください。

予測評価項目のうち、まず、騒音・振動について御説明いたします。

予測結果の詳細は、工事の施行中における騒音・振動については 130 ページから 134 ページ、工事の完了後における騒音・振動については 135 ページ、136 ページに記載がありますので、併せて御覧ください。

工事の施行中における建設機械の稼働に伴う建設作業騒音について、敷地境界上の地点における予測結果は 67dB から 80dB であり、評価の指標である騒音規制法に基づく規制基準、または都民の健康と安全を確保する環境に関する条例に基づく勧告基準と同等または下回っており、評価の指標を満足します。

工事の施行中における建設機械の稼働に伴う建設作業振動について、敷地境界上の地点における予測結果は 47dB から 70dB であり、評価の指標である「都民の健康と安全を確保する環境に関する条例」に基づく勧告基準と同等または下回っており、評価の指標を満足します。

工事の施行中における仮線区間の列車の走行に伴う鉄道騒音について、計画線の最寄り軌道中心から原則として水平方向に 12.5m、地上からの高さが 1.2m の地点における予測結果は、昼間が 53dB から 56dB、夜間は 48dB から 51dB であり、いずれも現況値を下回っており、評価の指標である「現況値を大きく上回らないこと」を満足しております。

工事の施行中における仮線区間の列車の走行に伴う鉄道振動について、計画線最寄り軌道中心から原則として水平方向に 12.5m の地上における予測結果は 60dB から 74dB であり、現況値を上回りますが、新たに仮線を敷設する箇所においては、道床と呼ばれる碎石構造の層を支える路盤の確実な構築を行うとともに、振動を吸収する道床の整備を十分に行い、列車が良好な状態で走行できるよう維持・管理を図って周辺環境への影響低減に努めること。また、車両及び軌道の定期的な検査、保守作

業を十分に実施するなど鉄道振動の低減に努めることにより、評価の指標である「現況値を大きく上回らないこと」を概ね満足します。

工事の完了後における列車の走行に伴う鉄道騒音について、計画線最寄り軌道中心から原則として水平方向に 12.5m、地上からの高さが 1.2m の地点における予測結果は、昼間が 49dB から 53dB、夜間は 44dB から 49dB であり、いずれも現況値を下回っており、評価の指標である「在来鉄道の新設または大規模改良に際しての騒音対策の指針について定める騒音レベルの状況を、改良前より改善すること」を満足します。

続いて、3 ページを御覧ください。

工事の完了後における列車の走行に伴う鉄道振動について、計画線最寄り軌道中心から原則として水平方向に 12.5m の地点における予測結果は 42dB から 52dB であり、いずれも概ね現況値と同等または下回っており、評価の指標である「現況値を大きく上回らないこと」を満足します。

続きまして、日影について御説明いたします。

予測結果を示した図は 154 ページから 161 ページに記載がありますので、併せて御覧ください。

工事の完了後において、建築基準法及び東京都日影による中高層建築物の高さの制限に関する条例の規制時間を超える日影は生じないことから、評価の指標を満足いたします。

続いて、電波障害について御説明いたします。

予測結果を示した図は、174 ページ、175 ページに記載がありますので、併せて御覧ください。

まず、鉄道施設の設置による遮蔽障害及び反射障害について。

地上デジタル放送は、事業区間において、東京スカイツリー広域局では最大約 40m、東京スカイツリーMXテレビでは最大約 160m、永山中継局で最大約 270m までの範囲で影響が生じると予測されます。

また、衛星放送については、事業区間において、北東方向に最大約 20m までの範囲で影響が生じると予測されます。

本事業による障害が明らかになった場合には、アンテナ設置位置の調整やケーブルテレビによる受信対策などの環境保全のための措置を実施し、また、電波障害が生じると予測される地域以外において障害が生じた場合にも速やかに調査を行い、本事業による障害であることが明らかになった場合には、同様の措置を実施いたします。

次に、列車の走行によるパルスノイズ障害及びフラッター障害について。

パルスノイズ障害は、テレビ画質に影響を及ぼすほどの障害は生じにくいものと予測され、フラッター障害は遮蔽障害の範囲内に収まるものと予測されます。

これらの障害に関して障害が生じた場合には速やかに調査を行い、本事業による障害であることが

明らかになった場合には、ケーブルテレビによる受信対策などの環境保全のための措置を実施します。

これらのことから受信障害の状態を解消できることから、評価の指標である「テレビ電波の受信障害を起こさないこと」を満足いたします。

続きまして、4 ページを御覧ください。

景観について説明いたします。

代表的な眺望地点からの眺望の変化の程度を示した図は、188 ページから 194 ページに記載がありますので、併せて御覧ください。

まず、主要な景観の構成要素の改変の程度及びその改変による地域景観の特性の変化の程度について、事業区間周辺の主要な景観は、低層及び中高層の住宅などが建ち並び、緑地、農地が点在しており、各駅の周辺では商業施設などが建ち並ぶ状況にあります。その中で南武線は地域の街並みの景観要素の一部となっており、工事の完了後においても主要な景観の構成要素はほとんど変化をいたしません。

また、現在、地平を走行している鉄道は工事の完了後に高架化されますが、事業区間周辺の街並み、景観要素として融合するものと考えられます。

次に、代表的な眺望地点からの眺望の変化の程度について、そのほとんどが鉄道施設を中心に広がる低層及び中高層の住宅などとなっており、その中に新たな地域の景観要素として高架橋などの鉄道施設が加わり、一部、眺望の変化が認められるものの、著しい影響はありません。

また、駅舎については、周辺環境や地域景観と調和するよう、デザイン、色彩などに配慮するとともに、駅舎の形状や意匠などは、地域の景観づくりに寄与するよう配慮するなど、環境保全のための措置を実施します。

これらのことから、評価の指標である「事業地周辺の自然、歴史、文化、地域性などに配慮すること」を満足いたします。

続いて、史跡・文化財について御説明いたします。

周知の埋蔵文化財包蔵地については、事業の実施に伴い一部改変されますが、文化財保護法に基づき、あらかじめ関係機関と協議し、必要な措置を講じます。

また、新たに埋蔵文化財が確認された場合には、同法などに基づき、遅滞なく関係機関と協議し、適切な保全に努めます。

これらのことから、埋蔵文化財包蔵地に及ぼす影響は小さく、評価の指標である「文化財保護法等に定められた保全に関する事項を遵守すること」を満足します。

続きまして、5 ページを御覧ください。

自然との触れ合い活動の場について御説明いたします。

事業区間周辺の自然との触れ合い活動の場の位置を示した図は、209 ページに記載がありますので、併せて御覧ください。

まず、工事の施行中について、散歩道・散策路のコースのうち、事業区間と踏切で交差する箇所は、工事の施行中に仮線が整備された際に踏切縦断位置は変化しませんが、踏切横断方向での変化により、踏切停止位置が変わることになります。

しかし、散歩道・散策路のコースを変えることはなため、利用経路に著しい変更は生じないと考えられます。

また、天神前踏切、青柳踏切の間の側道に仮線を整備する区間については、必要に応じて迂回路を整備します。

次に、工事の完了後について、散歩道・散策路のコースのうち事業区間と踏切で交差する箇所が地平式から高架構造となり、工事の完了後は踏切が除却され、散歩道・散策路の機能は向上すると考えられます。

なお、散歩道・散策路のコースのうち廃止となる滝の院踏切を利用するコースについて、散歩道・散策路の経路に迂回が生じ、自然との触れ合い活動の場までの利用経路に影響が生じますが、約 170m 先の坂下第 2 踏切が通行できるため、影響は少ないと考えられます。

これらのことから、自然との触れ合い活動の場までの利用経路に与える影響は少ないと予測され、評価の指標である「自然との触れ合い活動の場までの利用経路に著しい影響を及ぼさないこと」を満足します。

続いて、廃棄物について御説明いたします。

予測結果の詳細は 225 ページ、226 ページに記載がありますので、併せて御覧ください。

既存構造物の解体撤去及び建設工事に伴い発生するコンクリート塊、アスファルト塊などの建設廃棄物及び建設発生土については、再資源化率などの予測を 99%以上、建設泥土については再資源化率の予測を 98%とすることから、東京都建設リサイクル推進計画に定める東京都関連工事の目標値を達成します。

また、計画設計段階においては、建設廃棄物及び建設発生土の発生抑制の計画を検討するなど、工事中に発生する建設廃棄物及び建設発生土については可能な限り有効利用、再利用及び再資源化することにより、発生抑制に努めます。

再資源化などが困難な建設廃棄物及び建設泥土、並びに有効利用が困難な建設発生土については、関係法令を遵守し、適正に処理します。

これらのことから、評価の指標である、廃棄物の処理及び清掃に関する法律などに定める事業者の責務を満足します。

評価書案の説明は以上となります。ありがとうございました。

○宗方第二部会長　ありがとうございます。

総会での諮問のときに、何か保留事項は発生していませんよね。

○西原アセスメント担当課長　特にないかと思います。

○宗方第二部会長　では、今回はこの部会での1回目の審議となりますので、委員の皆様には、御担当いただいている評価項目に限らず、事業計画の内容など確認したい点や疑問点などについて幅広く質疑を行っていただきたいと思います。よろしくお願いいたします。

それでは、ただいまの事業者の説明につきまして委員の方から質疑をお願いします。どなたでも挙手をお願いします。

では、渡邊委員、お願いします。

○渡邊委員　私は温室効果ガスを担当しておりまして、本日の評価項目の対象ではないのですが、広く質問できるということで伺いたいと思います。

どのタイミングで伺うのが適切なのかよく分からなかったのですが、本日、もう1件議題に上がっている、まさに立体交差をする道路のほうの計画もあると思うのですが、そちらと工事期間等が重なっているように思うのです。多分、地域的にも同じところで工事を進められることになると思うのですが、その理解でよろしいでしょうか、というのが1点。これはどちらに伺えばいいのかわからないのですが、その場合に、それぞれの工事を念頭に入れて評価項目について評価をされているのかというところが気になりまして。

併せて、同じ地域でやられるということですので、もろもろの連携を取られているのかどうかというところについて質問させてください。

○宗方第二部会長　ありがとうございます。

事業者の方、できる範囲で結構ですので、御回答をお願いします。

○事業者　1つ目ですが、道路のほうの事業と今回の連続立体交差事業のほうで、工事期間や場所が重なるのではないかと御質問だと思います。

実際重なりますが、それぞれの工事でしっかりと調整を図ってまいりたいと考えております。

○渡邊委員　既に現段階からそれぞれの工事を念頭に入れて計画を進められているということでしょうか。

それとも、単体で全部考えていらっしゃるのかというところがちょっとよく分からなかったのですが、調整されるということは、どちらでもそれぞれを念頭に入れて、ということでしょうか。騒音とか大気汚染とか全てに関わってくるようにも思うのですが。

○事業者　今回、今地平を走っております鉄道と道路のほうは、平面で交差をしております。今回、

連続立体交差事業ということで鉄道が高架化をしますので、交差部分については、連続立体交差事業で鉄道が高架化したあとに、道路のほうは平面で整備をするということで、そこは連携を図って考えてございます。

環境影響評価自体につきましては、それぞれ別の事業ということで、それぞれで予測評価を行っております。

○渡邊委員 分かりました。ありがとうございます。

あとは、御担当の方がお詳しいと思うのでお任せしたいと思うのですが、ちょっとその点が気になりましたので、質問だけさせていただきます。ありがとうございます。

○宗方第二部会長 では、ほかによろしいでしょうか。

それでは、私から1点。

私、部会長の宗方ですが、景観も担当しておりまして、今日の御説明の評価の結論の中において、都民の意見とか市長の意見などとも対応するのですが、4ページの評価の結論のところの景観のところで、「主要な構成要素はほとんど変化しない」という部分であったり、それから「景観として融合するものと考えられている」といったところの意味について、市民などからも御意見が出ていますし、確かにあれを読んでも、ちょっと不思議だなと思った次第です。

構成要素がほとんど変化しないというのは、高架になった以外のものはもちろん何も触らないから変化しないという意味では確かにそうですが、それは電車に乗っている人から見えたらそうかもしれませんが、周囲から見ると新たに高架という大きな景観要素が発生するというものであって、この解釈はおかしいのではないかというのが、都民から出ている意見としては大変妥当なものだと思いました。

それから、そうすると、今度は融合するというのも、周り新しい高架が融合するというものであるとすれば、それはどういう意味なのか。

つまり、今、後ろのほうに駅舎のデザインなどについてもいろいろとコメントをいただいていたましたが、新しくできる土木構造物も非常に美しいものであれば融合するだろうし、無粋なものであれば融合しない。ただ、現在はそこまでデザインに踏み込んでないので、この問題でも非常にシンプルなものでしかないから、それを見て「融合する」と解釈するのはまあ難しいと。

そうすると、デザインまで踏み込んで「融合するように努める」とか、そういう意味であればまだしも解釈としては成り立つのですが、この辺について、御意見、お考えをもう少し補足していただければと思います。お願いいたします。

○事業者 見解書にも記載をさせていただきますが、主要な景観の構成要素としてはほとんど変わらないということで我々考えてございます。

鉄道を中心に広がる周辺の低層や中高層の住宅などがあり、その中に、新たな地域景観要素として高架橋などが確かに加わるという形にはなりますが、一部、眺望の変化は認められるものの著しい影響はない、ということで考えてございます。

また、駅舎については、周辺環境や地域景観と調和するようなデザインや色彩などに配慮するとともに、駅舎の形状ですとか意匠ですとか、そういうものは地域の景観づくりに寄与するように配慮するなど、今後、調整を進めてまいりたいと思っております。

○宗方第二部会長 前者のほうのご見解に関してはまだ同意しかねるというのが正直なところでして。

「周りの建物とかは変化しないよ」という意味ではごもっともなのですが、それまで地上部分を走っていたものが高架になったときに「景観要素が全く変わってないよ」というのは、ちょっとそれは解釈としては逸脱しているのではないかというのが、正直な私の意見です。

この辺はもう少し、「高架を造るな」という意味ではなくて、景観要素としてどうあるべきかという点に踏み込んだ上で。「駅舎のほうは考える」とおっしゃっている以上は、高架についても「何も考えていない」という意味だとすると、駅舎以外は何も考えていないというふうになってしまいますので。

もちろん、そんなことはないと思いますが、もう少し、まだデザインまでは踏み込んでらっしゃらないと思うのですが、変更されるなり、駅舎のデザインも、市民の方とはいろいろとやり取りするかもしれませんが、そこにおいてもこういったことも御検討いただければいいのではないかとということです。これはコメントです。

では、廣江委員が手を挙げていらっしゃるので、お願いします。

○廣江委員 騒音・振動を担当しております廣江と申します。よろしくお願いいたします。

今、部会長からお話がありましたが、私、騒音・振動を担当しております、私もちょっと腑に落ちない点がございますので、その点の解釈について教えていただければと思います。

まず、計画書の段階から何度も申し上げておりますが、「何々を大きく上回らないから良いとした」という表現が見受けられるのですが、今の御説明の中でも、必要なために仮設区間を設けて、工事中に電車を走らせるわけですが、そのときに生じる騒音等に関して、現況値を大きく上回らないので何を満足するのか、というところをお伺いしたいと思ひまして。

特に評価のところ「法律や条例等で定められていないから」とか、「定められていないから、じゃいいのですか」という議論にもなりかねないので、そこら辺の表現等、この「大きく上回らない」の「大きく」とは、どの程度の数値を指してこれをお書きになっているのかというのを、まず1点、お伺いしたいと思います。

それから、市民の意見の中にもございましたが、現在、周辺に中層住宅が林立していますので、高

層階の方たちにとっては2mの防音壁等で十分に音が防げないのは事実で、資料編にも予測されていますが、この高層階への影響について市民から御意見が出ていましたので、これに対してどうお考えなのかというのが2点目です。

3点目ですが、先ほど、振動の対策だったと思いますが、道床を敷いて対応するというふうにおっしゃっていましたが、予測はどういう条件でされていて、道床にすることによって対策効果をどう見込まれて、どの程度あるとお考えなのかということで、3つお答えいただければと思います。よろしくをお願いします。

○事業者 まず、現況を大きく上回らないということですが、これは評価書案にも記載しておりますとおり、法律や条例などによる基準が定められていないということがありまして、現況の騒音をしっかりと調査した結果で、それを大きく上回らないこと、ということを経験にしております。なので、基準と言いますのは、現況での調査の結果という形になろうかと思います。

道床に対する予測のことですが、どのくらい効果があるのかというのが、ちょっと数字としてすぐには出てこないのですが、我々事業者としまして、振動・騒音の対策といたしましては、ロングレールにするとか、弾性バラスト軌道を使用するとか、防音壁も1.5m建てまして、鉄道騒音の低減に努めるとか、レールを重量化するとか、そういう低減措置はしっかりと行ってまいりたいと思います。

また、予測には反映をしておりますませんが、やはり、振動や騒音に定期的な検査ですとか保守作業というのは非常に重要だと考えておりますので、こちらは、仮線を引いている間も保守作業をしっかりと実施しまして、車両やレールの摩耗などに起因する鉄道の騒音や振動が増大しないよう、しっかりと維持管理に努めてまいりたいと考えております。

○廣江委員 1点目と3点目へのご回答だったと思いますが、2点目はいかがでしょうか。

高層・中層建物の上層階に対する市民からの意見もございますので。

○事業者 高さ方向の件ですが、今御説明しましたとおり、周りに高い建物がある場所についても同じように保守作業等はしっかりと実施してまいります。工事の完了後につきましては、鉄道騒音における調査や予測評価を行った地点において事後調査を行ってまいります。その結果で現況値を大きく上回ることが判明した場合には、環境影響の程度に応じまして適切に対応していきたいと思っております。

○廣江委員 ありがとうございます。今の御説明の、まず3点目のバラスト軌道ですが、予測は、スラブ直結軌道か何かで平面鉄道の予測をされているのでしょうか。道床を敷いて対策をする、とおっしゃっていましたが。

これはもともと、例えばバラスト軌道で予測されているのであれば、騒音も特に変化はないと予想されますし、振動に対する対策が盛り込まれていないのであれば、道床の効果を期待するというのは

あるかと思うのですが。

仮線のお話ですよ、これは。

○事業者 すみません、一度ご回答させていただきます。

今、画面のほうに、環境保全のための措置として、工事完了後ということで絵が提示されているか
と思います。こちらにつきまして、高架化後、こちらで行う保全の措置を掲載しております。レール
の重量化ですとか、消音バラスト、ロングレール、弾性バラスト軌道等をこのように措置を図るとい
うことでございます。

○廣江委員 先ほど言われた道床を敷いてとか、そういうものの振動とかが大きく問題になりそうだ
からというのは、高架化のあとではなくて仮線の話ではなかったのでしょうか。

○事業者 すみません、道床の件は仮線です。

○廣江委員 ですよ。ですから、仮線の予測は、いわゆるバラスト軌道で予測された話なのか、そ
うでなかったかによって、先ほどの説明、道床を敷きますとかというお話が、もし、もともとが予測
で、道床を敷かれているのであれば、特に新たな対策ということにはならないので、確認をさせてい
ただいた次第ですが、いかがですか。

○事業者 仮線のほうは、道床も予測に入っております。

○廣江委員 となると、道床の騒音対策としての効果は見込めないが、振動に対してどれくらい効く
かというのは入っていないとすれば、振動に対する対策としては先ほどの説明をされたという理解で
よろしいですか。

○事業者 そういう意味で大丈夫です。すみません。

○廣江委員 では、振動に対しての、ということですよ。

お伺いした意見がかなり厳しいことを言っているのは十分理解しております。仮線ですから、当然、
近づく側もあるわけですから、その影響は大きいでしょうし、それから、予測された高所空間ですよ
ね、高層階に対する対策というのは、現在、高防音壁が道路のように建てられない構造である以上は、
なかなか難しいとは思いますが、こういう意見が出ていますので、少しお考えいただければと思いま
す。

今のは、2点目、3点目に対するコメントです。

最初の1点目ですが、現況が比較の対象であれば、やはり「現況を大きく上回らない」を目標にす
るのはおかしいと私は考えます。「現況以下にする」というのであれば分かるのですが、「現況を大き
く上回らないから、それでよしとしましょう」というのはちょっと通らないかなと思います。

私、計画書の段階から何度か御意見はさせていただいたと思いますが。しかも、「大きく」と言うと、
何デシベルのことなのか全く分からないので、5 dB なのか、7 dB なのか、3 dB なのか、そこら辺も、

かえって住民の方々に不安をかきたてると思いますので、やはり「明らかにこれぐらい」とか、「これ
を目標に頑張ります」とか、はっきりと言われたほうが良いと思いますし、余り大きく上回るところ
を目標にというのは難しいと思いますので、今一度お考えいただければと思います。

以上、コメントでした。

○宗方第二部会長 ありがとうございます。「大きく」というのも、私もずっと気になっていまして、
現状はこれぐらいだからと。いろんな指標がありますし、デシベルというのもなかなか理解しがたい、
一般の方には分かりづらいことかもしれませんが、それをますます曖昧に言ってしまうと不安が募る
というものになりますので、丁寧な御説明をされ、なおかつ、できるだけ下げるように、環境を改善
する方向で努力していただきたいというのが、私からのコメントです。

では、尾崎委員、お願いします。

○尾崎委員 第二部会で電波障害を担当しています尾崎でございます。よろしくお願いします。

171 ページから電波障害の予測が書かれています。そこを読ませていただいて。

先ほどの廣江委員じゃないのですが、列車の走行におけるフラッター障害とかパルスノイズ障害と
いう点を考えると、今、谷保駅から立川駅の間で列車が走行するということを考えると、曲がってい
るという点もあるし、遮蔽の障害という意味も、「定量的に予想が困難」というふうここに記載され
ていますが、移動に関しての、多分、電波の散乱というのは結構多いと思うのですね。

そうすると、何で、それなのに「収まると予測される」という結論になっているのか、分からない
ので、その点が聞きたいという点です。

もう1点は、今、列車が走行しているというのは、列車の設計速度も、110km/h という形に記載され
ていますが、もしこれが局所的なゲリラ豪雨とか、そういったほかの要因も含めて考えると、電波強
度というのがより小さくなると思うのです。

要するに高減衰とか、そういったその他の要因も多分入ると思いますので、散乱帯が移動物体なの
で、列車が双方向に走っているパターンでゲリラ豪雨が合うと、もっと散乱されて、遮蔽される領域
ってもっと増える気もするのですね。

その2点をお伺いできればと思います。

○事業者 フラッター障害ですが、電波強度が低下している状態で、さらに移動体、列車の走行によ
って電波が遮蔽される場合に起こり得ると考えております。

本事業において、遮蔽障害の予測では遮蔽の高さを架線の高さとしておりまして、軌道から6mの
ところとしておりまして、フラッター障害を引き起こすと考えられる列車の高さ4mより高いことか
ら、フラッター障害は遮蔽障害の範囲内に収まるということで予測をしております。

先ほど御説明しましたとおり、事後調査としてしっかりと電波の状態というのは確認をした上で、

障害があるのであればきちんと対応してまいりたいと考えております。

あと、3つ目の御質問がちょっと。すみません、お時間をいただきます。

○尾崎委員 先ほどの市長の意見にも多分あったと思いますが、そういったものが発生する可能性がゼロではないと思うので、その場合は、その地域住民の方々に説明なり、何かそういった対策をするなりして、御検討いただければと思いますので、よろしくお願いします。

○事業者 地域の住民の方に対しましては、これから我々、事業に入るときには工事の説明会を開催いたします。その場で、「こういうことがあったときには対策をいたします」ということはしっかりと御説明をしてまいりますので、よろしくお願いいたします。

先ほど2つ目にいただいた御質問ですが、先ほど御説明した「架線より高いところで予測をしています」というお答えでよろしいですか。

○尾崎委員 その高いところという意味も、つまり、電波が散乱されるので、高いところだけじゃなくて、違うところも定量的に何か評価されたほうがいいのかないかなということで、私コメントさせていただいたのですが。

つまり、走行時なので、どういった散乱がされるかというシミュレーションをされているのですかね。ここには「定量的な予想が困難」というふうに書かれているだけなので、何かそういったものを評価されたほうがいいのかないかなと思うのですが、いかがですかね。

○事業者 散乱は、今、予測をしておりませんで、やはりちょっと難しいというところなので、大変申し訳ないのですが、結果として、工事のときに、工事が終わったあとの事後調査の中で対応させていただくということで、ご了承いただければと思います。

○尾崎委員 分かりました。ありがとうございます。

○宗方第二部会長 では、羽染委員、お願いいたします。

○羽染委員 私は、廃棄物担当の羽染と言いますが、専門のところではなくて、3月26日ですか、現場を見せていただいて、結構歩いて現場を見せていただいたときの印象を御質問させていただきたいと思います。

1点目は、国立市役所へのアプローチ道路と仮線が結構近づく工事計画になっていて、そこが非常に狭くなると、現在、通っている人とか車が、かなり渋滞とか障害が出るのではないかと予想されますので、その辺のコントロールをどう考えていらっしゃるのか、お考えを知らせていただければと思います。

もう1点は、別の計画の3・3・15号とも絡むのですが、この地域は矢川と湧水地域が、住民等もかなり懸念されておりますので、その辺をどういうふうに考えているか教えていただければと思います。以上、2点です。

○事業者 1つ目の御質問になります。

国立市役所までの道路につきまして、やはり仮線が近づいて狭くなるのではないかというようなお話だと思いますが、こちらは、付替え道路ですね、人と車が通れるようにまた道路を付け替えて、通行は確保するという事で、工事の中で考えております。

○羽染委員 その付替え道路というのは、どういうふうな付替えをするのですか。

○事業者 今道路があるところの沿道に建物がございますが、そちらのほうの用地を借地して、そこを一時的な道路にしてという形を考えております。

○羽染委員 そういう計画がございなのですね。かなり狭くなりそうな感じで、車も通れなくなるのではないかなという印象を持ちました。

2点目は、何かお考えがありますか。

○事業者 この地域は湧水が多いということは我々も認識をしております。谷保天満宮の清水の湧水ですとか、郷土文化館の湧水ですとか、いろいろございますので、そちらの湧水の涵養域を、資料編のほうにも我々、追加して記載をしているところでございます。

こちら、今回の工事では、高架構造物を設置するのが国立市役所付近よりも西側の区域となりますので、谷保駅の周りは地平もしくは盛り土の構造を考えておりますので、こちらは杭を施工しないという形になります。ですので、湧水の水量、水質への影響は小さいと考えております。

ですが、市民の皆様もいろいろご懸念をいただいているということで、我々、本事業の周辺に湧水の涵養域が点在するという事で、工事の前、工事中、工事後においては、地下水位の変動を把握するために施工管理上のモニタリングを実施することとしております。

○羽染委員 そうなのですね。私、専門ではないので、地下水の流動方向とか流量とかいうところは詳しくないのですが、専門の先生方にご指導いただいて、よく対応していただければと思います。

○宗方第二部会長 では、渡邊委員、お願いいたします。

○渡邊委員 私も自分の担当のところではないので専門家ではないのですが、今、騒音と、それから電波障害について御担当の委員の方々から御質問があつて、それに対してお答えいただいたのを伺っていて、ちょっと疑問に思ったことがありましたので、もう一度挙手させていただきました。

それは、例えば高層階の騒音の問題が万が一発生した場合とか、電波障害が今想定されているよりも出てきた場合、全て事後調査で、「もし出てきたら対応します」というお答えだったと思うのですが、本当にその有効な対策が「万が一出てきた場合」という想定になっているようですが、あるのかどうか。

実は工事の段階でやってしまったほうが、仮に発生するかどうか分からない場合でも、やってしまったほうがコストとしては安いのではないかと、というような疑問が出てくるところもありますので。

電波障害に関しては、今「もう少し定量的な調査をされたらどうですか」というような御提案だったと思うのですが、それをせずに、事後調査のときに出てきたらというお答えに思えたので、それで本当にいいのかどうかというところを、御専門の委員が「それでいい」とおっしゃればそれで構わないのですが、よくそこはお考えいただけたらと思います。

出てきてしまってから対策をするということが本当に可能なのかどうかということが、私には分からないので、その点についてもう一度、工事全般に関するお考えだと思しますのでお答えいただければと思います。その上で、あとはもう御専門の、御担当の委員にお任せいたします。

○事業者 電波障害につきましては、その現象が出るのが、どうしても高架化をして電車が走り始めてからという形になりますので、おっしゃるとおり、事前にできればいいのですが、なかなかそれが難しいということで、事後に電波障害の状況を確認して、今回予想しているエリアの外につきましても障害が出ているということで、今回の事業が原因であるということであれば、対策をしてまいりたいと考えております。

騒音につきましても、事業中も完了後も、先ほど御説明しましたが、いろいろな対策はしっかりしてまいりますし、仮線するときにも、消音バラストなども新しいものを使って、できるだけ音を抑えるということは工夫をしてまいりたいと思っております。

○渡邊委員 ありがとうございます。

○宗方第二部会長 では、愛知委員、お願いいたします。

○愛知委員 先ほどちょっと水の話も出たのですが、見解書のほうでは「施工管理上の地下水モニタリングをやります」と書かれているのですが、それがどういうことを具体的にやろうとされているのかなということと、もう1つ、「盛り土なら大丈夫でしょう」というのは、ちょっと私はロジックがよく分からなかったのですが。

要するに、地表に改変をすればそれは環境に影響を与える可能性はゼロではないわけですし、杭じゃないから大丈夫とか、そういう話ではないような気がするのですが、その辺はどういうことなのかなということをまずお伺いさせていただきたいのですが。

○事業者 今、モニタリングは、具体的にどこでというのはまだ決めておりませんが、これから事業を開始するまでの間にしっかりと、どこでモニタリングを行うべきかというのは検討してまいりたいと思っております。

施工の数年前ですね、できるだけ前から調査をしようという、きちんと工事の前から地下水の水位の変動を抑えられるようにモニタリングをしていこうと考えております。

すみません、説明が悪かったかもしれませんが、盛り土の地域等についても、モニタリングを行うべきかどうかということについても、これからしっかりと検討して実施をしてまいりたいと思ってお

ります。よろしくお願いいたします。

○愛知委員　そういうふうにやられるのであればいいのかなと思うのですが、逆に、そうしますと、もはや項目選定してしまってもよいのではないかという感じもあるのですが。

それの上で、堂々と「いや、影響はなかったよ」と言っていたほうがいいのかと、あえて「項目選定しない」というのを強弁する理由も余りないのかなというところもありまして。

ある種、どの規模でやるかということについては現場判断があると思うのですが、そういう意味では、項目選定しないというよりは「そういうことを一応やるので、ちゃんとモニタリングして回答します」という形のほうがいいのかというのは思いました。

それから、もう1つ、地形・地質のほうについても少しお伺いしたいのですが。

現地を見させていただきまして、大部分は、もちろん斜面とかはないわけですが、崖線を横切る辺りは、斜面はあると言えばあるといえますか、崖があると言えばあるというか、割と線路から低い側に向かってそんなに距離がないところも何か所もありまして、その近くで工事をしたときに本当に「影響はない」と言い切ってしまうといいのかということについて、ちょっとだけ疑問を持ったのですが、その辺りはどうなのでしょう。

そこはロングで飛ばして杭はないという感じなのでしたっけ。その辺が、現地を見たときによく分からなかった部分なのですが、その辺りはいかがでしょうか。

○事業者　今お話をいただいたのが、線路の横のところに斜面があつたりとかというところを指してらっしゃるのかなと思います。

○愛知委員　はい。

○事業者　今回の工事ですが、基本的に高架橋で基礎を施工するところは、現在の鉄道が走っている鉄道敷地内になります。ですので、確かに距離は近いかもしれませんが、斜面のところに我々が工事をするということはないということで、見解書のほうにも書いておりますが、「及ぼす影響は極めて小さい」ということで考えてございます。よろしくお願いいたします。

○愛知委員　それがちょっとどうなのかなということをお伺いしたかったのですが。

距離が近いところに今こういう新しい構造物を施工するという段階において、本当にその斜面に対して影響を与えないのかということは、本来的には力学的な検討を行わないと、そんなに簡単に影響が小さいとは言えないような気もするのですが。

ただ、そういう、敷地内と言えど、その敷地がかなり斜面の近いところにありまして、そこでこういうものを建設するということによって、その施工中が最も懸念されますが、本当に大丈夫と、そんなに簡単に言い切れるものなのではないかと思ったのですが、その辺りは、ある程度、一番近いところとかで計算された上でおっしゃっているのでしょうか。

○事業者 今、画面のほうに、基礎杭の施工ステップですね、オールケーシング工法の施工ステップを掲載しております。こちらが標準的な基礎杭の施工ステップとなっております、掘削をして鉄筋かごを入れまして、コンクリートを打設するという順番にやってまいります。

お答えになっているかどうか分かりませんが、できるだけ現地盤を乱さないような工法を選定しております。よろしくお願いいたします。

○愛知委員 ただ、この図で言いますと、要するにこのクレーンみたいなものが来て、斜面ぎりぎりのところで、重量のバランスが変わるわけですね。それから穴を掘るというふうに、力学的に一応影響はあるとは思うのですよね。

あとは、実際の地盤とコンクリートの密度差というのもあって、打ったあとは重量バランスがちょっと変わるはずなのです。

もちろん、「それらを計算してみたら別に大したことじゃないよ」と言うのであれば安心なのですが、ちょっとそこが、大部分はこれで大丈夫だと思ったのですが、

今の鉄道敷地上で施工するとしたときに、重量物がその上を移動したりとか、あるいは、こういう穴を開けたりとかしているときに、何か起こる心配は本当はないのかなというのを思ったというか、それぐらいの距離感というか、距離が薄いところがあるのではないかなと思ったのですが、その辺りはどうなのでしょう。本当に大丈夫なのでしょうということです。

ちょっと気になる場所があるので、もしその辺りを十分計算されてないようでしたら計算することをお勧めいたします。

○事業者 J R 東日本と申します。

今の御質問は、土木的な、具体的な施工方法ですが、このケーシングというのは、基本的に周りの地盤を乱さないように、先に鉄の鋼管といいますか、ケーシングと言われる、要するに、斜面とか周りの地盤を乱さないようにケーシングを入れ込んでから施工するというような方法ですので、基本的には、周囲の地盤とかには影響しない、及ぼさないというようなものでございますし、この略図は模式的に示しておりますが、基本的に線路敷というのは細長いところですので、基本的に左右に余裕を持った形で、いわゆる後ろに下がりながらというか、前に進みながらというか、というような形でやっていきますので、周囲の斜面にも重機の荷重とかいったものも影響がないかを検討して、施工方法の中で確立されたものでやっていく。

敷鉄板で養生したりとかいったことをやりながら施工方法は検討してまいりたいと思いますので、大丈夫かと思っています。

○愛知委員 そうであればいいのですが、結構薄いところがありましたので、本当に注意していただければと思いました。

○宗方第二部会長 ありがとうございます。

関連して、モニタリングの話を先ほど説明されていましたが、「まだ具体的な場所とかは決めてない」とおっしゃっていましたが。

地下水位は地域の方々が非常に心配していることですので、今の話も、問題なければもちろんいいのですが、当然何かあるかもしれない。

そもそも、私も 地下水専門ではありませんが、変動といっても、年間通しての変動とか、今回の工事と関係なくの変動もありますよね。

それが、どういう形でのモニタリングをして、どうやってそれを周りの方々と情報を共有するか。「今回の工事の影響じゃないよ」と。年間を通してとか、そもそも地球環境問題からの影響だとかいろいろなのがありますので、そういうことをちゃんと明確に説明しつつ、今回の工事とは関係ないと。あるいは、関係があるのだったら対策するということも、ちゃんと適切な説明なり、情報の公開とか、そういったこともいろいろ考えていただけるといいのではないかなと思うのですね。

地域の方々もいろいろな不安があるし、当然、専門性の問題もありますから、分からないことが多々ありますので、やたら不安を募らせないような形で情報の出し方ということもいろいろと考えていただければと思います。これはコメントです。

○事業者 すみません。いろいろご心配をしていただいて申し訳ございません。

先ほどもお話ししましたとおり、工事説明会を数年後に行いますので、そこまでには我々も、どこでモニタリングをするとか、どういうやり方をするとか、皆さんにどうお知らせするとか、そこら辺は検討してまいりたいと思っております。

やはり、地域の方に喜んでいただけるような事業としてやってまいりたいと思っておりますので、御理解いただけるように進めていきたいと思っております。どうもありがとうございます。

○宗方第二部会長 ありがとうございます。

では、廣江委員、お願いいたします。

○廣江委員 私も今いろいろな方々の意見を伺っておりまして感じたことを2点ほど。

もう部会長のほうから先に言っていただきましたので繰返しになりますが、先ほどから幾つかの問題点を指摘されていることに対して、「発生したら」「それが我々の事業の影響だったら」ということが何度も繰り返されるのですが、ざっと聞いていますと、一体それをどうやって証明するのかなというところに疑問を感じる点が幾つもありまして、それが恐らく、部会長並びにほかの先生方から出ている意見だと思います。

騒音・振動の場合は、予測方法や、それから実況調査などがしっかりされていたり、計画されていたりしますので、そのものと比較することによって、それを超えたり上回ったりということで、「そ

の影響が」と言えますが、「一体、電波障害のこれが本当にこの事業によるものなのか」というのを、今お話を聞いていますと証明すること自体が不可能、つまり、「分からない」とおっしゃっていることからには恐らく不可能じゃないかなと思うので、そうした場合に、やはり因果関係を証明できるようなものをというのが、先ほど部会長の言われた「モニタリングの必要性」であるとか、ほかの先生方が言われた、「それで本当にロジックが合っていますか」ということだと思しますので、今一度それを考えていただければという、これはコメントです。

もう1つ御質問ですが、先ほど羽染委員のほうから、下見をしてきたときの印象ということで、私もちょっと思い出しましたので御質問させていただきたいのですが、この事業の周辺に福祉教育機関が幾つも存在しますが、そこへの影響というのは今どのように考え、どのように配慮するのでしょうか。

たしか、この間歩きました矢川駅の近くでも、たしか児童園とおぼしき小さな園庭のある施設が見られたり、それから、図面を見ますと学校等もありますので、そこに対する教育機関への影響ということになりますと、単純に「騒音レベル規制値が幾つ」という考え方も少し変わってきます。そこら辺の配慮は今どうお考えなのか、ちょっとコメントをいただければと思います。

○事業者 今、福祉施設ですとか教育施設がありまして、その位置については我々も確認をしておりまして、振動や騒音の現況調査などもその近くで行っております。なので、現場を施工する中で、そこは注意深く進めてまいりたいと思っております。

実際の工事の施行中も、現場周辺の状況はきちんと確認をして、長時間の作業を避けるなど作業時間の調整によってしっかりと環境保全に努めてまいりたいと思っております。

工事箇所の周辺に、作業の予定ですとか、夜間作業をやる場合ですとか、そういう掲示を行って、地域の方々に工事の理解を深めていただけるような周知はしっかりと図ってまいりたいと思っております。よろしくお願いいたします。

○廣江委員 ありがとうございます。ぜひそのように配慮していただければと思います。

特に、冒頭に渡邊委員から御指摘がありましたように、同時期に行われる道路とクロスする矢川駅の西側ですか、ここにも児童福祉施設が数点プロットされておりますので、ここはまさしく、評価は単体で行われているのですが、影響は複合的にあれば当然それが加算されますので、この点につきましてはよく注意して行っていただければと思いますので、よろしくお願いいたします。

○宗方第二部会長 ありがとうございます。

「工事予定」とかを掲示するとおっしゃいましたが、それも単に現場にパッとあるだけでいいのかと。こういった形で地域の方々に情報共有をするかという、そういうやり方もいろいろとご配慮いただければと思います。言い訳的にやるのではなくて、という意味で、お願いします。

○事業者 今御意見をいただきましたように、掲示の仕方はこれからしっかりと、鉄道事業者と我々で考えてまいりたいと思います。ありがとうございます。

○宗方第二部会長 よろしく願いいたします。

では、会長、お願いいたします。

○片谷会長 最初のほうでバラストとかの話が出てきましたが、評価書案の 27 ページ、28 ページ辺りを拝見しますと、基本的に、地面の一番下の部分は盛り土と、擁壁区間に行くと、路盤コンクリートを打設するということになっていますが、その理解でいいのですよね。一番下の部分は、コンクリートの路盤か盛り土で圧縮した土の面で支えると。

○事業者 はい、そうです。

○片谷会長 という理解であってますね。その上にバラストを敷いて、そこに枕木を載せて、その上にレールを、まあ昔風に言うと犬釘で留める。今、犬釘はないですが、そういうつくり方で線路を敷いていくという手順だということですよ。

その中で一番疑問に思ったのは、27 ページの表 6.3-8 の中に「法面」という言葉が出てくるのですが、この法面は、どこの斜面を言う用語なのでしょうか。

盛り土した部分の両端が斜めになっているのだと想像したのですが、それで合っていますか。

○事業者 はい。そういうイメージで合っています。

○片谷会長 要するに、盛り土をした、その土の層は完全に両端が切り立っているのではなくて、両端は斜面になっているという理解で合っていますか。

○事業者 はい。

○片谷会長 それが普通の鉄道線路のつくり方だと思うので。そういう御説明であれば納得はできます。

何か「ところどころに斜面があります」ではちょっと怖いので、それを今、確認させていただきました。

大体、構造は理解できたので、そこには別に重大な問題はないとは思いましたが、本当は図があったほうが安心できるのですが、例えば、路盤とか盛り土の部分とかを切った断面図的なものは、まだつくられてないですか。

今でなくていいのですが、あとでそれを説明するための断面図をかいていただけると、どういう構造で、路盤というか、鉄道線路をつくっているのかというのが認識できるのではないかと思った、ということです。まあ、今すぐでなくて結構です。

○宗方第二部会長 ありがとうございます。

ほかはよろしいでしょうか。

森川委員、お願いします。

○森川委員 大気汚染を担当しています森川です。

私のほうは、専門の話ではなくて、先ほど来出ている水循環ですとか、地質・地形、生物・生態系について、都民の方からも意見が出ていますし、市長からも意見があるとおり、この地域のことをすごく大事にしているのかなという印象を受けました。

これらの項目については選定しないということで進められているのですが、先ほど来ずっと話が出ているので、もう少し丁寧に書いてあげて、見解書にあるようなこととか、もう少しモニタリングをしていくとか。

本当に項目として検討されたほうがむしろよかったかもしれないというのは、私も部外者ながらちょっとそんな印象を持ってしまうぐらい、丁寧に書いてあげないといけないかなという印象を持っておりまして、ぜひ評価書にするときに詳しく書いていただけるといいかなと思っております。

同じように景観についても、この地域の方々がやはり非常に大事にされている環境なのだなという印象がありますので、そういったところをよく理解いただいて、進めていただければいいかなと思った次第です。

○事業者 今いただいた御意見については、評価書を取りまとめる中で検討していきたいと思っております。ありがとうございます。

○宗方第二部会長 ありがとうございます。

では、ほかには、挙手されている方はいらっしゃらないようです。

参加されている委員の方々からも御意見はひと通り出たと思いますが、本日欠席されている委員から何かコメント等を事務局で預かっておりますでしょうか。

○西原アセスメント担当課長 特にコメントはいただいております。

○宗方第二部会長 ありがとうございます。

では、大体御発言は出尽くしたようですので、本日の審議は終わりといたします。

事業者の皆様、かなり長い時間ありがとうございました。

では、ご退室をお願いいたします。

(事業者退室)

○西原アセスメント担当課長 ただいま御審議いただきました東日本旅客鉄道南武線（谷保駅～立川駅間）連続立体交差事業についてですが、6月9日に「都民の意見を聴く会」が行われる予定となっております。聴く会に参加される委員の方におきましては、どうぞよろしくお願いいたします。

○宗方第二部会長 ありがとうございます。

では、このまま次へ進めてよろしいですね。

では、続きまして、国立都市計画道路 3・3・15 号中新田立川線（国立市谷保～富士見台四丁目間）建設事業の環境影響評価書案に係る質疑及び審議を行います。

まず、事業者の方に御出席いただきます。

事業者の方は入室してください。

（事業者入室）

○西原アセスメント担当課長 事業者の皆様、御準備はよろしいでしょうか。

では、御発言の際は前方のマイクの右のスイッチを押していただきまして、赤いランプの点灯確認後、マイクを口元に近づけてから御発言いただくようお願いいたします。

それでは、部会長、よろしくお願いいたします。

○宗方第二部会長 では、審議の進め方についてですが、審議は、今回を含めて計 3 回とする予定です。

2 回目に審議結果をまとめて、3 回目は総括審議となります。

また、事業者の方の御出席は、今回を含めて 2 回を予定しています。

本日の進め方ですが、まず、事務局より評価書案に対して寄せられた都民や市長の意見を紹介していただきます。

そのあとに事業者から評価書案の内容について説明を受けた上で、委員会として質疑を行います。

それでは、まず、事務局から資料の説明をお願いします。

○西原アセスメント担当課長 それでは、13 ページ、資料 2 を御覧ください。

本事業に関しましては、評価書案の縦覧を令和 7 年 10 月 14 日から 11 月 12 日まで、都民等からの意見募集を 11 月 27 日まで実施いたしました。

同じ時期に、関係市長への意見照会もしております。資料 2 は、この間提出された意見をまとめたものとなっております。

それでは、各意見について御紹介いたします。

意見書等の件数ですが、都民からの意見書は 6 件ございました。関係市長からの意見は、国立市長の 1 件があり、合計 7 件の意見がございました。

まず、都民からの主な意見でございます。

環境全般について、この計画道路がなければコンパクトな都市として適量の交通量で、環境汚染も少ない、住みよい環境でいられるので、計画は中止すべきである、今の暮らしを壊してまでつくる大型道路は市民の望むところではない、などの意見がございました。

大気汚染について、PM2.5 の予測評価が記載されておらず、評価として不十分ではないか、甲州街道との交差部での調査が必要になる、等の意見がございました。

騒音・振動について、工事完了後の予測値はWHOの勧告値より高いので、騒音による健康被害が懸念される、小学校から 60mのところを通るため、子供たちへの健康被害が生じるおそれがある、南武線による騒音と道路の騒音が重なることが考慮されているか、隣接する矢川保育園の子供たちは終日、騒音にさらされる、などの意見がございました。

水質汚濁について、水路側壁や法面の一部を撤去するとありながら、「水質に影響を与えない」とする根拠を示すこと、橋梁構造について曖昧なまま「水質は悪化しない」と言われても納得できない、などの意見がございました。

生物・生態系について、計画道路の建設によって矢川の自然が壊されることは、東京都の政策に反する、屋敷林は矢川側道の象徴とも言えるものであり、今ある自然をそのまま残すことこそ目指すべき、などの意見がございました。

景観について、矢川との交差部付近の眺望は確実に悪化する、矢川団地内のガードレールといった長年にわたる景観の阻害要素についても検証するべき、との意見がございました。

自然との触れ合い活動の場について、矢川の歴史に触れ、その価値についての検証も必要と思う、自然との触れ合いという質的な重みが考慮されていない、との意見がございました。

続いて、関係市長からの意見を要約して御説明いたします。

国立市長からは、大気汚染として、PM2.5 についても調査対象とすることを検討されたい、大気汚染軽減に向けた取組みについても積極的に検討されたい、との意見がございました。

騒音について、工事中の騒音レベルは条例の勧告基準を満たしているものの、騒音レベルとして高い水準にあることから、地域住民の生活環境保全について万全を期した実施を検討されたい、工事用車両について、主要ルートに限定して運用するとともに、通学時間帯における走行制限についても検討されたい、との意見がございました。

生物・生態系、景観として、道路街路樹では、地域植生に配慮した在来植物を採用し、近隣の自然環境との連続性等が図れるような緑の創出・配置を実施されたい、また、橋梁構造について、擁壁が無機質で均質な連続面のままとすることなく、生け垣などの植栽により街路景観の向上に努めることも検討されたい、との意見がございました。

自然との触れ合い活動の場として通行機能を確保するため、矢川側道と計画道路の交差箇所は橋梁の下を通ることが可能な構造として、市民が憩える親水空間としての整備も含め検討されたい、との意見がございました。

その他として、市長意見の取りまとめに当たり意見募集をしたところ、住民より意見の提出があり、その内容について市長意見として含めているので、誠意を持って対応し、可能な限り、本事業に反映するよう努められたい、工事の施行中に当たっては、残る懸案事項のほか、これまでの協議してきた

各種事項を含め、市と事業者間で課題解決に向けた協議の場の設置について検討されたい、との意見がございました。

説明は以上となります。

各意見に対する事業者の見解については、4月24日に公示、5月13日まで縦覧されており、事業者の見解が示されております。

詳細は見解書を御覧いただければと思います。よろしくお願いいたします。

○宗方第二部会長 ありがとうございます。

ただいまの内容の説明につきまして御質問がございましたらお願いいたします。

なお、事業内容や評価書案の内容に関する質問については、このあとの事業者の方の説明のあとにお願いいたします。

特にございませんね。

それでは、次に、事業者から各選定項目の予測評価について説明をお願いします。

なお、ウェブによるオンライン会議でもありますので、説明される事業者の方は冒頭で自己紹介をしていただき、併せて、ほかの出席者についても御紹介ください。その上で御説明をお願いいたします。

○事業者 東京都都市整備局都市基盤部街路計画課長と申します。よろしくお願いいたします。

本日は、私のほかに、都市計画を決定いたします都市整備局の職員が2名、事業者であります建設局の職員が5名、そして業務の受託者2名が同席してございます。どうぞよろしくお願いいたします。

青色の冊子、国立都市計画道路3・3・15号中新田立川線建設事業環境影響評価書案の1ページ目をお開きください。

事業の概要につきましては、昨年10月30日の諮問の際に説明いたしましたので、本日は簡単に説明させていただきます。

本事業は、国立市谷保から同市富士見台四丁目までの延長約0.5kmの区間において、往復4車線、標準幅員28mの道路を整備するものでございます。

計画道路の位置については14ページを御覧ください。

南側の国立市谷保を起点とし、北側の国立市富士見台四丁目を終点とする、延長約0.5kmの区間でございます。

15ページを御覧ください。

中段及び下段の図6.2-3が平面及び縦断の模式図となります。図の右側が北を示してございます。

計画道路の大部分は平面構造で整備します。南武線は高架化が計画されており、立体交差となる計画です。矢川との交差部については、矢川の改変を避けるため、橋梁を整備いたします。

16 ページを御覧ください。

橋梁構造のイメージ図でございます。

車道橋と人道橋は分離した構造となります。

22 ページを御覧ください。

計画交通量は、図の中央部に記載しているとおり、上段が計画道路の供用時で、1 日当たり 1 万 7,700 台。下段が道路ネットワークの整備完了時で、1 日当たり 2 万 4,200 台と推計しました。

続きまして、環境影響評価の項目について説明いたします。

38 ページをお開きください。

選定した項目は、丸印をつけた大気汚染、騒音・振動、水質汚濁、生物・生態系、景観、自然との触れ合い活動の場及び廃棄物の 7 項目でございます。

3 ページにお戻りください。

ここからは、予測評価の概要について、第 4 章、環境に及ぼす影響の評価の結論に沿って説明いたします。

最初に、大気汚染について説明いたします。

77 ページを御覧ください。

予測地点は、図に示す 2 地点としております。

3 ページにお戻りください。

工事の完了後、自動車の走行に伴い発生する二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の大気中における濃度の最大値は、評価の指標とした環境基準を満足いたします。

続きまして、騒音・振動について説明いたします。

3 ページの下段を御覧ください。

工事の施行中において、建設機械の稼働に伴う建設作業の騒音レベル及び振動レベルの最大値は、いずれも評価の指標とした環境確保条例に基づく勧告基準を満足します。

110 ページを御覧ください。

工事の完了後における予測地点は図に示す 2 地点であり、大気汚染の予測地点と同じ位置でございます。

3 ページにお戻りください。

工事の完了後、自動車の走行に伴う騒音レベル及び振動レベルの最大値は、評価の指標とした環境基準及び規制基準を満足します。

続きまして、水質汚濁について説明いたします。

4 ページを御覧ください。

工事の施行中につきましては、車道橋については矢川水路部の外側に橋台を設置する計画とし、また、人道橋については、桁設置に当たって、矢川の水路側壁や法面の一部を改変する計画ですが、濁水を発生させるような施工は行わない計画としていることから、矢川の水質に影響を与えません。

これらのことから、橋梁部の工事に伴う周辺水域の水質変化の程度は小さく、矢川の水質は現況と同程度であると予測し、評価の指標とした水質等の状況を悪化させないことを満足します。

工事の完了後につきましては、計画道路の雨水は路面排水施設を経由して、公共下水道へ排出するため、矢川には排出しません。

また、計画道路は矢川との交差部を橋梁構造とし、矢川の流水路を改変しない計画であることから、矢川の水質に影響を与えません。

これらのことから、橋梁部の存在による水生生物の生息、生育環境としての水質の変化の程度は小さいものと予測し、評価の指標とした水質等の状況を悪化させないことを満足します。

続きまして、生物・生態系について説明いたします。

まず、現地調査の結果について、175 ページを御覧ください。

陸上植物及び大型水生生物については、現地調査の結果、注目される種としてヤナギモなど4種類が確認されました。

182 ページを御覧ください。

計画道路周辺の現存植生図でございます。

計画道路の周辺は、市街地に農地がパッチ状に分布する環境となっております。

177 ページにお戻りください。

計画道路内では、道路及び道路構造物が全体の約 41.2%と最も広く、畑雑草群落の約 18.9%、住宅地・駐車場・グラウンド等の約 15.5%の順に広い面積を占めていました。

続きまして、陸上動物の状況について説明いたします。

186 ページを御覧ください。

現地調査の結果、哺乳類については、注目される種として1種類、キツネが確認されました。

191 ページを御覧ください。

鳥類について、注目される種として、カワセミなど9種が確認されました。

196 ページを御覧ください。

爬虫類について、注目される種として、ニホンカナヘビなど4種、また、両生類では、ニホンアカガエルなど2種が確認されました。

202 ページを御覧ください。

昆虫類につきましては、注目される種として、オオアメンボなど5種が確認されました。

続きまして、水生生物の状況について説明いたします。

211 ページを御覧ください。

付着藻類については、注目される種として、タンスイベニマダラなど 3 種が確認されました。

215 ページを御覧ください。

魚類等の遊泳動物については、アブラハヤなど 3 種が確認されました。

222 ページを御覧ください。

底生動物については、1 種類、マメシジミ属が確認されました。

229 ページを御覧ください。

計画道路を緑地区分で整理し、各緑被地の分布を示しております。

228 ページを御覧ください。

各緑被の占有面積は、計画道路内は住宅地や道路等で広く占められております。緑被区分の中では農地の畑雑草群落が最も広く、面積は 0.28ha、樹木被覆地では、ケヤキ屋敷林が面積 0.03ha を占めておりました。

230 ページを御覧ください。

各緑被から求めた緑の体積は、樹木被覆地及び農地の体積は合わせて約 0.6 万 m³でした。

5 ページにお戻りいただき、評価の結論を御覧ください。

工事の施行中についてでございます。

植物群落については、ケヤキ屋敷林の一部が改変されますが、その改変面積は小さく、周辺環境に分布する植物群落の構成要素及び構成割合にほとんど変化はないため、植物群落の多様性への影響は小さいと予測します。

また、陸上植物、陸上動物、水生生物については、それぞれ注目される種が確認されましたが、矢川の流水部の改変は行わないことから、矢川の水質や生息・生育環境への影響は小さく、注目される種への影響は小さいと予測します。

陸水域生態系については、工事の施行に伴う各生物群への影響は小さく、環境類型区分ごとの消失が小さいことから、その影響は小さいと予測します。

次に、工事の完了後についてでございます。

植物群落の構成要素及び構成割合に大きな変化はなく、植物群落の多様性への影響は小さいと予測します。

陸上植物の注目される種については、矢川での主たる分布域は計画道路より上流に位置していることから、その影響は小さいと予測します。

陸上動物の注目される種については、工事の完了後も移動経路が確保されること、生息環境の構成

割合の変化が小さいことから、影響は小さいと予測します。

水生生物の注目される種については、橋梁部に被陰される範囲は、もともと耐陰性の高い付着藻類が生息していること、魚類や底生動物の生息環境である矢川の流水部の改変は行わないことから、影響は小さいと予測します。

緑の量については、工事の完了後に計画道路が出現し、計画道路内の緑地は消失しますが、緑地のうち樹木被覆地及び農地の占有面積は約 0.31ha、体積は約 0.6 万 m³であり、また、計画道路には植樹帯を適切に配置するため、緑の量への影響は可能な限り抑制されと考えられます。

陸水域生態系については、予測地域の環境構成要素に大きな変化はなく、食物連鎖など生物の相互関係に著しい影響はないことから、影響は小さいと予測します。

以上のことから、評価の指標とした「生物・生態系の多様性に著しい影響を及ぼさないこと」を満足します。

続きまして、景観について説明いたします。

299 ページを御覧ください。

景観の予測に当たっては、代表的な眺望地点として、赤い矢印の3地点を選定しております。

計画道路及びその沿道の土地利用は、南武線から南側では2階建ての建物が多数を占め、3階建ての建物も点在しております。

また、南武線から北側では集合住宅が整備され、市街化された地域となっております。

307 ページから 309 ページには、代表的な眺望地点からの眺望の変化の状況を示しております。

307 ページを御覧ください。

計画道路の起点付近では、計画道路の整備により既存の建物や樹木が改変され、眺望に変化が生じます。

計画道路内に植樹帯を設置することにより、連続した緑が出現します。

また、周辺景観に配慮し、電線類の地中化を進めることにより、快適な道路空間を確保します。

308 ページを御覧ください。

計画道路の終点付近では、計画道路の整備により、既存の電柱、電線及びガードレールが改変され、眺望に変化が生じます。

また、計画道路上部に南武線が出現し、計画道路と立体交差しますが、同様に計画道路内への植樹帯の設置や電線類の地中化を進めることにより、快適な道路空間を確保します。

309 ページを御覧ください。

矢川との交差部付近では、計画道路の整備により、住宅の塀、樹木、電柱及び電線が改変され、眺望に変化が生じますが、同様に、計画道路内への植樹帯を設置し、電線類の地中化を進めることによ

り、快適な道路空間を確保します。

6 ページにお戻りください。

事業の実施に伴い、主要な景観構成要素の一部に改変や眺望に変化が生じますが、計画道路内に植樹帯を設置することにより、連続した新たな緑の創出を図ること、また、電線類の地中化により視線を遮る電柱や電線をなくし、周辺景観との調和を図ることから、主要な景観の構成要素の改変の程度、及びその改変による地域景観の特性の変化の程度、代表的な眺望地点からの眺望の変化の程度は小さいと予測します。

以上のことから、評価の指標とした「景観の連続性に配慮しながら、快適性や個性の創出を工夫すること」を満足します。

続きまして、自然との触れ合い活動の場について説明いたします。

316 ページを御覧ください。

計画道路は、3つの散策コースと交差しております。

6 ページの下段にお戻りください。

工事の施行中におきましては工事の進捗に合わせて迂回路を設けることから、このルートを利用する歩行者の通行機能は確保されます。

次に、328 ページ及び329 ページを御覧ください。

工事の完了後における迂回ルートを示しております。

7 ページにお戻りください。

工事の完了後は、計画道路の歩道等及び近傍の交差点を利用した迂回路を設けるため、歩行者の通行機能は確保されます。

なお、矢川沿いの散策コースと計画道路が交差する箇所においては、迂回せずに橋梁の桁下を通り抜けることが可能な橋梁及び市道の構造にすることができるとについて、市道管理者と調整・検討していきます。

以上のことから、評価の指標とした「自然との触れ合い活動の場に著しい影響を及ぼさないこと」を満足します。

最後に、廃棄物について説明いたします。

7 ページの下段を御覧ください。

建設廃棄物、撤去路盤、ガードレール等の鉄製金属、建設発生土の再資源化率は、東京都建設リサイクル推進計画の達成基準値を満足します。計画道路では、計画設計段階における発生抑制計画の検討を行う等、廃棄物及び建設発生土の発生抑制に努めるとともに、工事の施行に伴い発生する廃棄物等は達成基準値を上回るように再資源化する計画です。

また、再資源化が困難な廃棄物については、法律、条例に基づき適正処理を行い、工事施行時に特別管理廃棄物が確認された場合は、法律、条例に基づき適切に対処にします。

以上のことから、評価の指標とした「循環型社会形成推進基本法」等に定める事業者の責務及び「東京都建設リサイクル推進計画」に定める達成基準値を満足します。

予測評価に関する説明は以上でございます。

引き続きまして、昨年 10 月の総会の際に委員からいただきました御質問につきまして、建設局から回答させていただきます。

○事業者 東京都建設局道路建設部道路環境担当課長と申します。よろしくお願いいたします。

それでは、総会でいただいた宿題について回答させていただきます。

総会では 4 点ほど宿題をいただいたと認識しております。

1 点目でございます。J R 南武線の連立事業で施工される高架橋の床版によって音が反射して戻ってくる、裏面反射の検討についての御質問でございます。

2 点目が、矢川交差部の橋梁の橋台の掘削規模についての御質問です。

3 点目は、鉄道、道路の立体交差部の景観に関する御質問です。

最後に 4 点目としましては、埋蔵文化財の発掘調査の必要性について、地元市の教育委員会への事前相談についての御質問でございます。

では、順番に回答させていただきます。

まず 1 点目、南武線の連立事業で施工される高架橋の裏面反射についてでございます。

まず、こちらの騒音の今回の評価に当たっての予測地点でございますが、技術指針におきましても、調査対象道路の道路構造、通過交通量、沿道の建物の状況等を考慮して、代表的な地点を 1 地点以上設定することとされております。

そのため、本事業では、南武線と交差する北側と南側で道路の幅員が異なること、また、沿道の土地利用の状況が異なることを考慮して、代表的な 2 地点を設定しておりまして、その 2 地点で騒音の予測値が評価の指標を下回っているという状況でございます。

この高架橋による裏面反射でございますが、音響学会のプログラムでは、高架橋が対象道路に並行して存在する条件については設定できるということでございますが、今回のように道路と高架橋が点で立体交差する条件での設定というのができず、予測はちょっと難しいと考えております。

また、今回、点の立体交差でございますので、その影響は限定的であるとも考えております。

ただし、事後調査の手続きの中で工事完了後の調査を行いますので、それに応じて適切に対応してまいりたいと考えております。

続いて、2 点目、橋梁の掘削規模についてでございます。

矢川と交差する箇所の車道橋の橋台工については、杭基礎ではなくて直接基礎を想定しております。その基礎の深さですが、地盤面から約3m、幅は約20mと想定しております。

こちらは、環境影響評価書の資料編の6ページ、7ページの施工計画に、矢川や橋台のポンチ絵というのを示しておりますが、この掘削規模の大きさが想定しているイメージとやや異なっておりますので、こちらは評価書作成時に修正を行いたいと考えております。

続いて、3点目です。

鉄道と道路の立体交差部の景観についてでございますが、本事業は、代表的な眺望地点としまして、計画道路の起点・終点に加えまして、事業計画地の周辺住民が慣れ親しんでおります矢川交差部の3点を設定しております。

この中で、計画道路の終点側からの眺望としまして、鉄道交差部の北側からのイメージもフォトモンタージュを作成しております。

また、高架化した南武線と道路との一般的な交差のイメージは、南武線連立の環境影響評価でもフォトモンタージュが作成されていると思いますので、両事業の交差部の様子はこれらから想定いただきたいと考えております。

最後に、教育委員会への事前の相談についてです。

環境影響評価の調査計画書を作成するに当たりまして、計画道路に埋蔵文化財の包蔵地は確認されていないということを確認しておりましたが、総会後に改めて国立市の文化財を所管する教育委員会に伺いまして、事業概要などの説明を行いました。そこで、「埋蔵文化財の包蔵地ではない」ということを改めて確認しております。

市に対しても、その上で、「仮に事業中に埋蔵文化財というものが見つかった場合には速やかに調整をさせてほしい」という旨を伝えておりますので、適切に対応してまいりたいと考えております。

以上で、質問の回答を終わります。

以上を踏まえまして、御審議のほどよろしく願いいたします。

○宗方第二部会長　ありがとうございます。

今回は1回目の審議となりますので、委員の皆様には御担当いただいている評価項目に限らず、事業計画の内容など確認したい点や疑問点などについて幅広く質疑を行っていただきたいと思います。よろしく願いいたします。

それでは、ただいまの説明につきまして、委員の方から質疑をお願いします。

森川委員、お願いします。

○森川委員　大気汚染を担当しています森川です。

ちょっと教えていただきたいというか、確認をしたいのですが、幾つかこの計画道路の位置図の図

面があって、これで、今回は余り長くはないということで、起点から終点まで短く終わっているのですが、これはここで終わりなのか、将来の道路ネットワークの話もあり、その先の都道 43 号にいずれつながる話なのかというのと、例えば 13 ページに位置図がありますが、この右下に小さく出ている図面が将来の図になるのかなと思って最初見ていたのですが。

つまり、計画道路、黄色い点線が、黒い、横から来ている道路につながるのですが、これは、凡例だと一般都道ということだと上の図と合わないのか、どうなのでしょうかとこの疑問があるのと、将来ネットワークの話が出ていますので、全体的にどんなふうに交通量が増えるような形になっていくのかというのが、1つ御質問です。

もう1つは、大気汚染のことで都民の方の御意見が出ていて、現況の確認ということ、事後調査もそうですが、できた道路の中間地点2か所でやりますが、この甲州街道との交差点ではやらないのですか、という質問に対してのお答えが、答えになっているのかなという気がしまして、もう少し聞かせていただければと思います。

○事業者 御質問ありがとうございます。

1点目の、道路のネットワークの点でございます。

環境影響評価書案の資料編の18ページを御覧いただければと思うのですが、今回、将来交通量を出すに当たっての道路ネットワークの設定の考え方をこちらに示しております。

今回、国立3・3・15の路線が、こちらの凡例で言いますと赤線で示したところでございます。この計画道路が供用される時点での道路ネットワークで、このオレンジ色の西側の部分と、あと北側の部分も含めて考えております。

さらに、ネットワーク完了時ということになりますと、さらにこの赤色の今回の対象のところからさらに北側に延びる区間まで道路がつながったという前提で、将来の交通量を推計しておりまして、それに基づいて予測を行っております。

○森川委員 こちらの、資料編じゃないほうで言うと、都道43号につながっていく感じですか。この、もっと上ですね。北に向かって。

○事業者 評価書案の35ページに地図を載せているのですが、国立3・3・15の北側の部分にこの都市計画道路が延びておりまして、立川3・3・30号線というところにこの道路がつながっていくというところになります。

なので、縦の、都道43号に直接つながるというよりは、立川3・3・30という道路につながっていくと。

○森川委員 この13ページの地図では見えてない部分につながる感じなのですかね。

○事業者 そうです。おっしゃるとおりです。

この絵で言うと「都道 43 号」と文字で書かれているところの左側のほうに抜けるような形になります。

○森川委員 壮大な計画というか、いつ完成するか分かりませんが、そういうことで交通量は増えるよという形なのですね。

○事業者 はい。

○森川委員 この計画の位置図の右下の小さく書いてあるところで、黄色い計画道路がぶつかる道路、横に出ているのは一般都道で、凡例だと一般都道なのかなと思うのですが、都道ではなくて、黒い線になっているのですか。

○事業者 この都道 256 号というのは甲州街道でございまして、今御質問があったのは、この「終点」と書いてあるところの横に延びている道路のことですか。

○森川委員 そうです。

○事業者 こちらは、今、市道ですね。国立市道になります。これは既にある道路です。

○森川委員 いや、黒かったので、横にある凡例に基づいて都道なのかな、でも違うのかなと思って混乱をただけです。

違いますね。分かりました。

○事業者 確かに混乱を招くかなと思いますので、その点も考えます。

○宗方第二部会長 よろしいですね。

○森川委員 2 番目の質問が、「大気環境の計測地点について、甲州街道との交差点ではないのですか」という問いに対してお答えを見解書でいただいているのですが、何か答えになっているのかなと思ってお聞きしました。

○事業者 そちらの質問について、こちらの見解でお答えしている内容と繰返しになるのですが、大気汚染の予測地点は、道路構造、土地利用の状況等を勘案しまして 2 地点を選定しておりますので、そちらで我々としては考えております。

○森川委員 ただ、濃度が高そうかなという点においては、やはり交差点のほうが高いだろうし、ここで左折・右折が増えたときにどうなりますかという疑問は残るかなと思ひまして。

今、自動車からの汚染物質もかなり減っている状態ではあるので、そんなに大きく影響があるとは思えないではありますが、少し気になった次第です。

○宗方第二部会長 ありがとうございます。

挙手されている方はいらっしゃらないので、私のほうから。

景観を担当しておりますが、今日はいろいろなことで質問をしてもよいということで、生物・生態系のほうの今日の評価の結論のところを伺っておりまして、橋梁部によって被陰される範囲の話とか

に触れておられましたが、今回、矢川の上を覆うのが結構幅広い道路になって、30m近く矢川のところに屋根がかかるわけですね。

現状は、周辺の斜面に何かがかぶさっているぐらいしか影がなかったところに、30mも暗い空間ができるとなると、いろんな影響というのがあるのではないかと。

そもそも、橋梁部の下のところの水路のところは現状のままなのか、その護岸のところは、当然、日が当たらなくなりますから植物などの生育も変わってきますし、そのような影響というものは一切ないものなのかというのが、素朴な疑問なのですが、その辺いかがでしょうか。

○事業者 まず、この矢川の交差部ですが、矢川の外側に橋台をまず設けますので、矢川の流水部は改変しないという考えでございます。

おっしゃるように、そこは橋梁が通りますので、そこが当然、日が当たらなくなるというところですが、生物・生態系の調査の中でもそういった調査をしておりますが、植物も耐陰性の高い植物がわずかに生息するにすぎないということで、生育環境への影響は小さいと考えております。

○宗方第二部会長 ずっと日陰になったというか、暗渠になっているような状態というものは、川の流れの中の植生には影響はしないのかというのが気になるのですが。

○事業者 補足させていただきますと、評価書案の 16 ページに橋梁部のイメージ図を載せております。

こちらのとおりに、一般部と異なりまして、橋梁部は、車道部は橋となるのですが、人が通るような歩道については平面で立つということでございます。ですので、28mほど蓋をかけるほどではないというのがまずあります。20m程度というところです。

その影響については、繰返しになりますが、植物においても耐陰性の高い付着藻類が主に分布しているというのも確認しておりまして、影響は小さいというふうに考えております。

○宗方第二部会長 ありがとうございます。

私、勘違いしたかもしれませんが、この 16 ページの図からすると、それまで矢川沿いの歩道が、矢川に沿ってずっと歩いていたところが、この橋があるところでピタッと歩道も切れるのですね。

○事業者 おっしゃるとおり、矢川がある上に、蓋をかけるように橋が超えて行くのですが、そこは締め切るわけではないのですが、空間は当然空いてはいるのですが。

○宗方第二部会長 309 ページのモンタージュの写真のところで、このまま歩道がこの橋梁の下を歩けるように見えるのですよ。総会のときも同じようなこと言ってしまったかもしれませんが。20～30mの暗い中を歩くのかなと思ったぐらいです。

○事業者 すみません、訂正します。309 ページのちょうど真ん中のところです。

おっしゃるとおり、橋梁が上に架かって、そこに矢川緑道が交差するわけですが、ここの中を通れるかについては、市とも今いろいろ調整をしているというところでございます。

今のところ空いているスペースはあるのですが、その空間については、いろいろ市と調整をしているというところになります。

○宗方第二部会長 なるほど、分かりました。

そこをどういう形で通れるようにするかといったことも、デザインとして、あるいは周りの人たちの日常の、まさに自然との触れ合いのルートという意味で、あるいは 20m も暗い中を歩くという意味でのセキュリティの問題という意味で、いろんな配慮が必要なのではないかと、配慮だったり、工夫が可能ではないかと思いますので、いろいろ御検討いただければというコメントです。

○事業者 ありがとうございます。

○宗方第二部会長 では、水本委員、お願いいたします。

○水本委員 先ほどの、以前の質問に対してお答えいただいてありがとうございました。

それで、国立市の教育委員会さんに既に行かれて、お答えも求められたということで、今のところ十分にやられていることかと思えます。埋蔵文化財のことについて十分対応されているかと思うのですが、その上でのコメントをさせていただきたいのですが。

いろんなところで言っているのですが、工事の際に、「不時発見」と言いまして、事前に余り調査を入れない場合に、急に埋蔵文化財が発見されて、非常に工期に影響を及ぼすとか、ある種、工事の事業者さんにとっては御迷惑で、みたいなことになっている場合がございます。

その場合には、こういった大きな計画においては、実は事前に知り得る手段として、試掘調査ですとか確認調査という手段があることもまた、国立市さんもお存じかと思えます。

道路なので、なかなか、土地の取得ですとか非常に難しい要件があるとは思いますが、「不時発見」にできるだけならないような措置が、手段としては今あるということだけは申し上げておきます。

よくあるのが、「あとから発見されて困った」みたいなことをよく聞くのですが、それは事前にそういった措置を取らなかった場合にそういうことがあり得るということで、今は十分に動かれていると思うのですが、念のために申し上げさせてください。

以上について、一言コメントをいただければと思います。よろしくお願いします。

○事業者 御質問ありがとうございます。

埋蔵文化財については、もし事業中に見つかりましたら、もちろんそれに基づいて適切に対応していきたいと考えております。

また、事業用地となりますと、今の時点で調査は難しいのですが、見つかった場合にはすぐに対応していきたいと考えておりますので、引き続き、市とその辺は相談、調整しながら進めていきたいと考えております。

○水本委員 ありがとうございます。今のお答えで、発見された場合には調査期間等がその間に入っ

てくるということのお覚悟はあるということで承知しましたので、どうぞよろしくお願いいたします。

○宗方第二部会長 では、廣江委員、よろしくお願いいたします。

○廣江委員 騒音・振動を担当しております廣江と申します。

裏面反射音等のご回答もいただきましてありがとうございます。

初めに、騒音・振動及びほかの環境項目も含めてですが、既にご承知のとおり、ここのクロスしている南武線につきましても同じように今新たに高架化する計画がありますが、まず、工事騒音に関して、ほかの環境影響に関して、こちらとの情報のやり取りとか計画とか、それから、それに向かっての連携みたいなものがどのように進め、あるいは考えられているのかというのが1点目。

あと2つありますが、2点目。

見解書での都民の意見の中にもありますが、この工事であるとか、道路が新たにできた場合の騒音について、やはり心配される声があります。特に南武線が通過するところで、交差するところだと、影響についてもあります。

先ほど裏面反射については、並行鉄道ではなく、クロスする鉄道からの裏面反射音なので、限定的とはおっしゃいましたが、限定的でも影響があることが考えられるわけで、あとから何か問題が起きたときに対応するというのはなかなか厳しいものがあると思いますので、ここら辺について、今、「予測は不可能」ということでしたが、何かお考えがあればお聞かせいただければと思います。

あともう1つ、最後が、高さ方向4mの予測までしていただきまして、距離が離れたときに、20～30mぐらいですか、高さが1.2mとほぼ同じ予測になるというところで、4m高さであれば、その高さによる騒音の増加というのは20m程度で収まるという予想なのですが。

例えば、資料編の29ページで、周辺建物の階数についてお調べになっていらっしゃいますが、この周辺に少なくとも1～2階程度の建物が幾つも建っています。

今言われた基準を満たすというのは分かるのですが、この間、矢川の周辺とかを散策して思いましたが、まだ道路が通る前の環境ですので、はっきり申し上げれば、この道路沿道の環境から比べればかなり低い状態のところ、一気にこのレベルまで上がるということは、いわゆる規制基準というのは考えてないわけですね。

そのものがあつたときの影響はここまで以下にしましょうよということでは、規制基準というのがあるのは理解しているのですが、現況、はるかに下回る地域への配慮というのが、どうお考えなのかについてお聞かせいただければと思います。

以上3点です。よろしくお願いいたします。

○事業者 御質問ありがとうございます。

1点目ですが、南武線連立と、工事の施行中の騒音とか、その点について事業間で連携しているの

かといった質問だったかと思います。

まず、この１点目についてですが、環境影響評価書の中では、今回の国立３・３・１５の工事による騒音について評価をしております、基準値を下回っているというのが予測として出ております。

おっしゃるようにＪＲ南武線連立と今回の国立３・３・１５が交差しますので、事業範囲も交差する箇所については当然重なっているというのはおっしゃるとおりでございます。

そちらについては、お互いの事業の中で、重なる箇所の工事については工事が重ならないように配慮しながら進めていきたいと考えております。

以上が１点目の答えでございます。

２点目が、高架橋の裏面反射のところで、限定的ということに対して、ただ影響はあるだろうという御指摘でございました。

予測は我々のほうではなかなか難しいと考えておりますが、事後調査の中で、その辺調査して、必要に応じて対応していきたいと考えております。

３点目が、静かな環境の中に道路ができるわけで、その上での配慮を何か考えているのかといった御質問でございます。

そちらについては、騒音の環境基準に収まるような評価となっておりますので、こちらのとおおり、しっかり騒音の対策を行いながら、この基準を満足するように対応を進めてまいりたいと考えております。

回答は以上になります。

○廣江委員　ありがとうございます。

１点目は、工事期間がお互いに重ならないように、うまく調整をしていただけるということで少し安心しました。

音を聞くほうにとっては、道路の工事も鉄道の工事も工事の騒音に変わりはなく、お互いが影響を及ぼして倍になれば、当然、被害は増えるわけですので、そこら辺を調整していただければ、少しでも被害が少なくなるのかなと思います。

２点目と３点目についてコメントですが、まず２点目に対して事後調査で対応を取るとおっしゃいましたが、対応を取る方法があるのかお聞かせいただきたいと思います。

あとで裏面反射の影響が出ました。では、裏面反射をなくすのは道路側でやるのでしょうか、鉄道側でやるのでしょうか。どういう対策が本当に取れるのでしょうか。

いつも御説明を聞くたびに思うのですが、取れるものと取れないものが当然あると思いますので、何事も、先に先に想定されるのであれば、手を打つか、何かしらを考えておくというのが求められるのが、こういう大規模事業ですので、ぜひそこら辺、もう一度確認させていただければと思います。

最後のところですが、便利になると当然、騒音とか環境というのが変わるの間違いありません。これを同じにしろということはとてもできません。便利さを取るということは、「賑やかになる」と言えば言葉がいいですが、うるさくなるのは当然あり得ることです。

そこら辺の行き違いがあった場合に訴え、訴訟とかが起こるのが現実問題ですので、私が一番危惧するのは、便利さ、生活をよくするためのこの事業がかえって不幸な結果を呼ばないためにも、特に音というのは、10dBと言われてもなかなか理解できないと思いますが、音のエネルギーが10倍になるわけですので、どれくらいの音の大きさかというのをその人たちにもきちっと理解してもらった上でこの事業を進めていき、その道路がつくられることによって利便性も上がるわけですから、お互いにバランスは取らなければいけないと思いますので、その行き違いがないようにご配慮いただければと思います。特に2点目については少し確認させていただけないでしょうか。

○事業者 2点目の対応についてでございます。対応としましては、環境基準を仮に上回った場合の対策としましては、遮音壁、もしくは舗装構造を再検討するとか、道路側でできる対策もあろうかと思えます。

場合によっては、鉄道事業者にも相談をしながら、どのような対応ができるかを考えていきたいと思っております。

○廣江委員 よろしく願いいたします。

申し上げますが、裏面反射音が一番恐ろしいのは、壁を立てると言われましたが、裏面から来る音を防ぐということは裏面を見えなくすることに等しいので、そんな壁を立てることは、現実にはこの場所では不可能だと思っています。

それから、舗装によって騒音レベルを下げるということも当然あるとは思いますが、恐らく、これだけの規模の道路ですので何も考えてない舗装ではないと思いますから、そこからさらに下げるといのが現状できるかどうかということも考えると、やはり、影響範囲、特にこの交差部に近い部分のところについてはお考えいただければなと。

全体に対する影響ではないので確かに限定的ですから、これを全ての範囲にわたってやるというのは不可能だと思えますが、特に危険であるところについては何らかの方策が取れないかとか、これぐらい大きくなる可能性もあるということをあらかじめ申し上げておくとか、幾つか問題が生じない対応策もあろうかと思えますので、ソフト、ハードの両面から御検討いただければと思います。

以上です。ありがとうございます。

○宗方第二部会長 先ほど、廣江委員の1点目の、J R南武線との連携の話で、工事を見ながらご配慮されるという話ですが、南武線のほうの工事のほうも、地域の方への説明会とか情報の提供、例えば地下水のモニタリングをどう情報を常に出すかとかいったことを、いろいろこれから御検討されて

いると。

それから、工事のスケジュールなども分かるようにするとか、分かりやすいようにする、そういったことをいろいろとこれからも御検討されるそうなので、それと負けないように、同様な形で、こちらのほうも適宜、情報を周りの方に出しつつ、齟齬がないようにしていただければと思います。

委員の方からほかにはないでしょうか。

御出席の委員の方でまだ御発言されていない方、特によろしいでしょうか。

羽染委員がまだコメントされてなかったと思いますが、よろしいですか。

○羽染委員 ご指名ですので、1点だけ確認させていただきたいのですが。

私も前回、現地を見させていただいて感じたのは、住宅街を突っ切る道路であるということが非常に懸念になったので、その防音対策をどうされるのかというのが懸念に思っております。

何dBも現況から上がるわけですから、そこをしっかりと減音する対策を十分考えていただきたいというのが意見です。

○宗方第二部会長 コメントということで、どうぞ、ご配慮をよろしくお願いいたします。

あとはよろしいでしょうか。

事務局のほうで何か、本日御欠席の委員からコメントなどを預かっておりますでしょうか。

○西原アセスメント担当課長 事前のお預かりはございませんが、先に退席されました渡邊委員からチャット上で御意見をいただいております。

南武線工事と同時期にこの工事が実施されるということで、影響評価は単体で行っているかもしれませんが、騒音、大気汚染等の影響が複合化する懸念についてお伝えください、という一言をいただいております。

○宗方第二部会長 では、こういったことへの御配慮もされつつ進めていただけるように、いろいろなことで御検討をお願いいたします。

あとはよろしいでしょうか。

それでは、いろいろな発言が出尽くしたようなので、本日の審議はこれで終わりといたします。

事業者の皆様、ありがとうございました。

では、退席をしてください。

(事業者退室)

○西原アセスメント担当課長 ただいま御審議いただきました国立都市計画道路3・3・15号中新田立川線（国立市谷保～富士見台四丁目間）の建設事業についてですが、こちらは6月4日に「都民の意見を聴く会」が行われる予定となっております。聴く会に参加される委員の方におかれましては、どうぞよろしくお願いいたします。

○宗方第二部会長 ありがとうございます。

最後に「その他」ですが、何かございますでしょうか。

特にございませんね。

では、これをもちまして本日の第二部会を終わりといたします。

皆様、どうもありがとうございました。

傍聴人の方は、退室ボタンを押して退室をしてください。

(傍聴人退室)

午後 6 時 00 分閉会